

Número 63 - Septiembre de 2013

EL PERIÓDICO DE LOS PROFESIONALES DE LA AERONÁUTICA Y EL ESPACIO • www.actualidadaeroespacial.com

La burbuja aeroportuaria

Más de 1.000 millones de fondos públicos en aeródromos deficitarios

PÁG. 8

La colegiación de los ingenieros aeronáuticos dejará de ser obligatoria

PÁG. 12


HOY, NO PODRIAMOS VIVIR SIN SATÉLITES
Thales Alenia Space España, es una empresa española, filial de Thales Alenia Space, dedicada al desarrollo de sistemas y equipos espaciales para su aplicación en Telecomunicaciones, Observación de la Tierra, Ciencia, Navegación e Infraestructura Espacial. Fundada hace más de dos décadas, Thales Alenia Space España es líder del mercado español con el mayor número de sistemas y equipos fabricados y embarcados en satélites y con la mayor presencia comercial internacional.
www.thalesaleniaspace.com
ThalesAlenia Space
A Thales / Finmeccanica Company
Master Image Programmes / Pavillon Noir Photo : Milena Boniek

Editorial

La burbuja aeroportuaria

A finales del pasado mes de julio un Juzgado de Ciudad Real, a petición de la administración concursal, inició la liquidación del concurso del aeropuerto privado manchego, en cuya construcción se invirtieron más de 1.000 millones de euros y cuyos activos se venderán ahora por un 10% de esa cantidad o aún menos probablemente.

Ojalá sea éste el principio de un fin anunciado. Y no sólo el de un caso concreto, el del aeropuerto de Ciudad Real, sino el de un conjunto no pequeño de infraestructuras innecesarias, inútiles, carísimas y deficitarias, de iniciativa privada o pública -estatal, autonómica, regional o local- que constituyen una auténtica 'burbuja aeroportuaria' a la que se confiaron alegre e irresponsablemente enormes cantidades de recursos, fundamentalmente públicos, con fines e intereses espurios.

Hubo una época en España en que, por sus especiales condiciones orográficas era muy difícil acceder ágilmente a determinados puntos de nuestra geografía si no era por vía aérea. Coincidiendo, además con el fin de la guerra civil en que se habían improvisado bases para la aviación militar, se acondicionaron muchas de ellas también como aeródromos de uso civil y comercial. Así surgieron muchos de los actuales aeropuertos de la red de Aena. Pero no pocos se crearon o se ampliaron posteriormente con la avidez pueblerina y cateta de querer no ser menos que los demás, junto con la pasión de los políticos de atender esas reivindicaciones con su propia denominación de origen electoral.

Es imposible sostener más aeropuertos que el resto de los países de nuestro entorno con menor población y menos recursos

Y así sucedió que, de la misma forma que todas las provincias suspiraban por tener una o varias universidades entre sus límites, aspiraron luego a contar con un aeropuerto a la puerta de casa y más tarde una autopista y un AVE. Pero llegó la crisis y lo mismo que pinchó la burbuja inmobiliaria y obligó a recortar en la enseñanza, se cebó en las infraestructuras y puso en evidencia la irracionalidad de la implantación de los modos de transporte en nuestro país. Es imposible sostener más aeropuertos que el resto de los países de nuestro entorno con menor población y menos recursos.

Varios ex presidentes de Aena han reconocido en infinidad de ocasiones la necesidad o conveniencia de suprimir gran parte de los pequeños aeropuertos no sólo económicamente deficitarios, sino innecesarios e inútiles. Pero, ¿quién le pone el cascabel al gato? Evidentemente, se trata de una decisión política y pocos o ningún político tiene el coraje y la voluntad de poner freno al desmadre y pinchar la burbuja aeroportuaria.

Con la irrupción de las compañías low cost muchos gestores regionales y locales quisieron ver la panacea para salvar sus pequeñas infraestructuras aeroportuarias, pero, eso sí, a costa de un enorme coste para la caja pública con ayudas a los aeropuertos y subvenciones a las aerolíneas. Y ni aun así. Las estadísticas de Aena son determinantes. Seguimos con una cantidad significativa de aeropuertos en busca de aviones y pasajeros que quieran viajar en ellos.

Pero, eso sí, pagándoselo entre todos los españoles, incluso aquellos que no disponen de acceso a un aeropuerto cercano.

No pueden mantenerse aeropuertos vacíos ni alimentarlos artificialmente con recursos públicos. Alguien tendrá que imponer la racionalidad en todo esto y pinchar la burbuja aeroportuaria.

Edita: Financial Comunicación, S.L. C/ Ulises, 2 4ºD3 - 28043 Madrid. **Directora**: M. Soledad Díaz-Plaza. **Redacción**: María Gil. **Colaboradores**: Francisco Gil, María Jesús Gómez, Merce Balart y Natalia Regatero. **Publicidad**: Serafín Cañas. Avda de Bélgica, 87 - 28916 Leganés (Madrid). ☎ 91 687 46 37 y 630 07 85 41. e-mail: publicidad@actualidadaeroespacial.com **Redacción y Administración**: C/ Ulises, 2 4ºD3 28043 Madrid. ☎ 91 388 42 00. Fax.- 91 300 06 10.
e-mail: revaero@financialcomunicacion.com y redaccion@actualidadaeroespacial.com
Depósito legal: M-5279-2008. **Edición on-line:** www.actualidadaeroespacial.com

Cómo el diseño basado en modelos facilita el cumplimiento de los estándares de la industria

Juan Nasarre, director general y David Pérez, responsable técnico, de MathWorks España; y Bill Potter, Aerospace Industry Marketing de MathWorks



El diseño basado en modelos ofrece múltiples ventajas para las compañías de diseño aeroespacial. Por una parte, la posibilidad de ejecutar un diseño eficiente, y por otro, la generación automática de código. Actualmente, la ingeniería aeroespacial se centra en el diseño basado en modelos para realizar pruebas de forma sistemática y continua a través de simulaciones, sin olvidar la verificación durante el proceso de diseño. La verificación temprana permite que los diseñadores puedan identificar errores en esta primera fase de diseño, cuando resulta más sencillo y tiene un menor coste económico asumir la modificación de los parámetros que presentan ciertos fallos.

Si bien esta necesidad de integrar la verificación en el ciclo de diseño está ampliamente reconocida en la industria aeroespacial, la atención debe ponerse ahora en la seguridad de los sistemas. Durante la fase de diseño los ingenieros deben validar los requisitos de seguridad y documentar su trazabilidad de acuerdo con los estándares de la industria, como DO-178 y DO-254 ó ED-12B y ED-80.

Toda la programación de software de los aviones comerciales debe estar certificada conforme a las normas establecidas para el espacio aéreo comercial. Además, los proveedores de Defensa también están obligados a certificar los sistemas militares de acuerdo con estos estándares, incluso para los vehículos aéreos no tripulados (UAVs). Si un organismo regulador detecta un problema con el hardware o software, puede ordenar a la aerolínea el cambio o la actualización del equipo, lo que implica un aumento de costes y un daño considerable en su reputación.

Por lo tanto, durante el proceso de diseño, además de la verificación de código y la realización de pruebas en un microcontrolador real, como FPGA o ASIC, es necesario revisar los resultados, mantener la trazabilidad y realizar un control continuo de las versiones. Cumplir con estándares como DO-178B aumenta entre un 50 y un 200% los costes de desarrollo del software, y sólo mediante la integración de las actividades de verificación en el proceso de diseño se consigue evitarlos, gracias a la identificación temprana de errores. El diseño basado en modelos y el software de simulación ayuda a los diseñadores aeroespaciales en cuatro áreas clave: la trazabilidad, los requisitos de validación, verificación y conformidad con las normas.

El resultado es un diseño de mayor calidad que cumple de forma explícita con los estándares de seguridad. El desarrollo de sistemas de hardware y software certificado mediante una plataforma de simulación ofrece una mayor eficiencia en los procesos de desarrollo, ahorro de costes y el cumplimiento de las normas.

EADS: cambio de nombre y de organización

Con la nueva organización de EADS, que pasará a llamarse Airbus a partir del próximo mes de enero, el hasta ahora presidente ejecutivo de Cassidian, Bernhard Gewert, dirigirá la nueva división "Defensa y Espacio".

Con ocasión de la publicación de los resultados del primer semestre, el consorcio aeroespacial europeo anunció el último día del pasado julio el cambio de nombre y su nueva reorganización en tres divisiones: Airbus (aviones civiles), Airbus Defence & Space (Cassidian, Airbus Military y Astrium) y Airbus Helicopters (Eurocopter).

Airbus y Airbus Helicopters no verán alterados sus respectivos mandos. Seguirán al frente, respectivamente, Fabrice Brégier y Guillaume Faury. En cambio, la nueva división de Defensa y Espacio sí registra cambios.

Airbus Defence & Space será una división con unos 45.000 empleados y un volumen de negocio anual de unos 14.000 millones de euros y tendrá su sede central en Munich (Alemania). El consejero delegado de Airbus Defence & Space será Bernhard Gerwert, hasta ahora presidente de Cassidian. La División abarcará cuatro segmentos de negocio: Military Aircraft, dirigido por el español Domingo Ureña-Raso, hasta ahora presidente de Airbus Military; Space Systems, dirigido por François Auque, hasta ahora presidente y director general de Astrium; Communication, Intelligence & Security Systems, dirigido por Evert Dudok, hasta ahora director de Servicios en Astrium; y Equipment, dirigido por Thomas Müller. Julian Whitehead será el director financiero de la División.

Según Tom Enders, consejero delegado de EADS, "lo que estamos desvelando es una evolución, no una revolución. Es el siguiente paso lógico en el desarrollo de nuestra compañía. Confirmamos el predominio de la actividad aeronáutica comercial en nuestro Grupo y reestructuramos y enfocamos nuestras actividades en los campos de defensa y espacial para eliminar costes, aumentar la rentabilidad y mejorar nuestra posición de mercado. El cambio de nombre sencillamente reúne toda la compañía en torno a la mejor marca que tenemos, una marca que representa internacionalización, innovación e integración y también alrededor de dos tercios de nuestros ingresos. Refuerza el mensaje de que 'hacemos que las cosas vuelen'."



Bernhard Gewert.

Renovación en Vueling

Tras la exclusión de negociación en el mercado bursátil el pasado 9 de agosto de las acciones de la aerolínea española Vueling, una vez liquidada la OPA formulada por Veloz Holdco, S. L, filial de IAG, el presidente, Josep Piqué y los otros seis consejeros independientes dejan la compañía. Piqué ha sido sustituido por el hasta ahora consejero delegado, Alex Cruz.

Conforme a lo acordado en el último consejo de administración de IAG, Vueling ha reemplazado su consejo de administración por un nuevo órgano de gobierno adaptado a la nueva realidad de la compañía como sociedad no cotizada. Tal y como se recoge en el folleto presentado en su momento a la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV) sobre la OPA, los siete consejeros independientes, incluido el presidente, presentaron su renuncia al cargo, ya que sus responsabilidades tenían sentido en una compañía cotizada y sin accionista mayoritario, ha señalado la compañía.

La renuncia de Piqué no supone un fin de la relación del hasta ahora presidente con la aerolínea, ya que está previsto el acuerdo de "futuras modalidades de vinculación conforme con el desarrollo de la compañía", señaló Vueling en un comunicado. Por su parte, el nuevo presidente ha manifestados que espera "mantener una estrecha relación con Josep Piqué siempre que sea compatible con sus nuevas responsabilidades profesionales".

Los nuevos propietarios de Vueling han manifestado su voluntad de iniciar una nueva etapa con un consejo más operativo y focalizado en el día a día de la aerolínea.

"Todas las metas conseguidas por Vueling -su ejemplar crecimiento siempre en la senda de los beneficios- han sido gracias a un gran equipo y sobre todo gracias al conocimiento de cada uno de los miembros del consejo de administración que muy sabiamente nos han marcado el camino a seguir", afirmó Cruz.

Piqué llegó a Vueling a finales de 2007, un año des-

CON NOMBRE PROPIO

pués de que la compañía de bajo coste debutase en bolsa. Su gestión se centró en convertirla en la principal aerolínea del aeropuerto de Barcelona, objetivo que consiguió, además de ajustar los costes sin que afectase al servicio cuando la crisis puso al borde de la quiebra a muchos operadores.



Matthieu Louvot.

Nuevo director de Apoyo y Servicios de Eurocopter

Después de haber ocupado el puesto de director de Estrategia y Desarrollo de la empresa, Matthieu Louvot, ha sido nombrado director de Apoyo y Servicios de Eurocopter.

Rendirá cuentas directamente a Dominique Maudet, director de Ventas y Servicios y del desarrollo internacional del Grupo.

Tras iniciar su carrera profesional como inspector en la Inspección General de Finanzas del Ministerio de Finanzas francés, Matthieu Louvot, de 38 años, fue asesor en otros ministerios antes de ingresar en Eurocopter en abril de 2010.

Matthieu Louvot es graduado por la Ecole Polytechnique y por la Ecole Nationale d'Administration.



Alexandre de Juniac.

Relevo al frente de Air France-KLM

El hasta ahora presidente de Air France, Alexandre de Juniac, ha sustituido a Jean-Cyril Spinetta al frente de Air France-KLM como presidente y consejero delegado. Sucede a Juniac en la presidencia de Air France, el hasta ahora director financiero del grupo, Frédéric Gagey.

Después de dos años al frente de Air France, Juniac asume la presidencia del grupo aéreo franco-holandés en un momento en que la compañía rusa Aeroflot se plantea abandonar la alianza Skyteam.

Graduado en la Politécnica y en la Escuela Nacional de Estadística y de la Administración Económica (ENSAE), Juniac es también titular de un Máster en Economía. Por su parte, Gagey ha sido inspector de finanzas, director de control y gestión.

Se incorporó a Air France en 1996 como director general adjunto de Asuntos Económicos y Administrativos, antes de hacerse cargo de su privatización, entre 1997 y 1999, para convertirse luego en director financiero de la compañía aérea francesa y después del grupo franco-holandés.

Frédéric Gagey deberá continuar la ejecución del plan Transform 2015 iniciado el pasado año por su predecesor.

Dicho plan prevé una reestrcuturación industrial y la aplicación de los acuerdos suscritos con los sindicatos para incrementar la productividad de la plantilla.



Mike Sinnett.

Relevo en la dirección financiera de Airbus Military

Xavier Tardy -que desempeñaba labores como director financiero de EADS North America y Airbus Americas- ha sido nombrado nuevo director financiero de Airbus Military, sustituyendo en el puesto a Christian Pechmann, que comenzará a trabajar como director financiero y comercial de Eurofighter GmbH.

En su nuevo puesto, que comenzará el 15 de julio, Xavier Tardy informará directamente a Harald Wilhelm, director financiero de EADS/Airbus y funcionalmente a Domingo Ureña Raso, CEO de Airbus Military.

"Me gustaría agradecer a Christian su enorme contribución a Airbus Military durante los últimos seis años. Al mismo tiempo, estamos impacientes por trabajar con Xavier, que cuenta con una amplia experiencia que ayudará a consolidar aún más la robusta base que ha creado Christian", señaló Ureña Raso.

Cesado el ingeniero jefe del Programa 787 Dreamliner

La dirección del constructor aeronáutico norteamericano Boeing decidió cesar a Mike Sinnett, como vicepresidente de Ingeniería e ingeniero jefe del Programa 787 Dreamliner, debido a los recientes fallos técnicos descubiertos en este modelo, según informaron medios locales.

Sinnett, que desde el principio dirigió el proyecto Dreamliner, ocupará "un cargo menos estresante", será vicepresidente para el desarrollo de productos, lo que significa que se dedicará a desarrollar ideas para futuras generaciones de aviones y no participará en la producción de los modelos ya elaborados.

En un lugar de la Mancha

Una aventura de Don Quijote en el siglo XXI

EN tierras de Don Quijote, en un lugar de La Mancha, a comienzos del siglo XXI, alguien soñó no con molinos o gigantes sino con una gigantesca aventura quijotesca, un ambicioso proyecto, un aeropuerto de altos vuelos con la mayor pista de Europa, una moderna terminal de carga, una estación del AVE, un aparcamiento para miles de vehículos. Millares de hectáreas de terreno industrial, una urbanización con campo de golf y cientos y cientos de millones de euros de inversiones.

Todo fue un sueño. El proyecto, aprobado en 2002, comenzó a construirse en 2004, aunque las obras se retrasaron más de cuatro años. Hoy, cinco años después de su inauguración, el aeropuerto de Ciudad Real es un fracaso, una infraestructura vacía donde sólo vuelan los pájaros, que también son aeronáuticos. Tal vez fueron pájaros los primeros que echaron sus alas a volar por estas tierras de Don Quijote. El AVE pasa de largo y sin mirar a su lado. La estación ferroviaria ni siquiera llegó a construirse mientras la pasarela que debía unirla a la terminal de viajeros y que costó dos millones de euros a las arcas públicas muestra su muñón lastimero, frustrado e impotente.

Es la crónica de un fracaso anunciado, de un estrepitoso y disparatado despropósito. Con la publicación en el BOE a finales del pasado mes de julio de la correspondiente orden judicial, se inició la liquidación del aeropuerto de Ciudad Real en cuya construcción se invirtieron más de 1.000 millones de euros y cuyos activos se habrán de vender ahora por 100 millones o saldrán a subasta por 80 millones de partida.

El Juzgado de Primera Instancia e Instrucción número 4 y de lo Mercantil de Ciudad Real, a petición de la administración concursal, inició la liquidación del concurso del aeropuerto privado manchego, según se anunció en el BOE.

El Juzgado suspende las facultades de administración y disposición del concursado sobre su patrimonio, declara disuelta la entidad CR Aeropuertos, S.L., cesando en su función sus administradores societarios, que serán sustituidos por la administración concursal de la entidad concursada y requiere a la administración concursal para que en el plazo de un mes computado desde la notificación de esta resolución, presente un plan para la realización de los bienes y derechos integrados en la masa activa del concursado.

Los administradores concursales, convertidos en liquidadores de la empresa, deben poner a la venta todos los activos del aeropuerto en un precio mínimo que ya habrían estipulado, según varias fuentes consultadas por Europa Press, de 100 millones de euros y que, en caso de no encontrar comprador, se reduciría hasta los 80 millones de euros de partida en una subasta.

Estas cifras están muy alejadas de las deudas de 319 millones que tiene contraídas la infraestructura aeroportuaria, tal y como ya revelaron en un informe los administradores concursales, y a la que se siguen sumando las cifras que hay que pagar a los propietarios de los terrenos expropiados, a quienes el Tribunal Supremo ha comenzado a dar la razón en sus pretensiones y que en caso de dar la razón a todos elevarían esa deuda hasta situarla en 529 millones.

La obra de construcción costó más de 1.000 millones de euros, 400 de ellos aportados por Caja Castilla-La Mancha, intervenida después por un agujero económico de miles de millones de euros.



Crónica de un fracaso anunciado

EL aeropuerto fue concebido en la última década del pasado siglo como una alternativa al aeropuerto madrileño de Barajas que se encontraba al límite de su capacidad operativa. En principio el aeropuerto de Ciudad Real debía haberse inaugurado antes que la ampliación de Barajas de forma que atrajese a compañías de bajo coste y en expansión que no disponían de espacio en Madrid, pero reticencias en los permisos oficiales y las reticencias de las autoridades en materia medioambiental provocaron los retrasos.

El primer aeropuerto privado de España para grandes aeronaves pretendía ser la puerta de La Mancha al mundo y una económica, pero lejana, alternativa al congestionado Barajas, bien para el desahogo de la carga o como terminal de las low cost. La distancia entre ambos por carretera es de unos 235 kilómetros, que por la autopista se recorren en unas tres horas.

Los promotores del proyecto, un grupo de empresarios locales con la entusiasta ayuda de los políticos regionales, pensaron en colocar una estación de AVE junto a la terminal para que el traslado de los pasajeros desde Madrid fuese rápido. Los planes no salieron. La estación de AVE nunca se construyó.

El proyecto se aprobó en 2002, las obras comenzaron en abril de 2004, se demoraron durante más de cuatro años y costaron más de 1.000 millones de euros, 400 de los cuales fueron aportados por Caja Castilla-La Mancha (CCM), presidida entonces por el socialista Juan Pedro Hernández Moltó e intervenida después por el Banco de España tras encontrar en sus cuentas un agujero de entre 3.000 y 4.000 millones de euros.



El resto de accionistas eran empresarios cercanos al poder que invirtieron en el proyecto con dinero prestado por la propia caja. En algunos casos ese dinero volvía a ellos mismos vía contratas de construcción del propio aeropuerto.

Su inauguración, programada inicialmente para el 27 de octubre de 2008, no se llevó a efecto hasta el 18 de diciembre del mismo año. El entonces presidente regional, José María Barreda, uno de los principales impulsores de la infraestructura, dijo en el acto oficial de inauguración que, pese a las dificultades por las que ha pasado el proyecto desde hace 11 años, “bien está lo que bien acaba” y resaltó que la trascendencia del proyecto y la repercusión económica y en el empleo que va a tener, bien habría valido la pena la espera.

Se pensó colocar una estación de AVE que nunca se contruyó. El tren siempre pasó de largo

Su sucesora en el cargo, María Dolores de Cospedal, el 19 de septiembre de 2010 dijo del aeropuerto manchego: “le deseamos lo mejor y la mayor viabilidad al aeropuerto de Ciudad Real. Y vamos a trabajar a ello y por ello”.

Un año después despegó el último vuelo comercial. A pesar de todo, el ex presidente de la CCM, Hernández Moltó, seguía viéndole un tirón económico: “El aeropuerto de Ciudad Real, más pronto que tarde, seguirá siendo y será un proyecto dinamizador en la zona. Estoy seguro”.

En 2007, un año antes de su inauguración, se publica la carta que los accionistas del aeropuerto enviaron a un jeque saudí ofreciéndole estas instalaciones por 4.000 millones de euros. No cuajó. Luego se lo ofrecieron a una compañía de Abu Dabi por 2.000 millones. Más tarde bajaron a la mitad, pero tampoco. Unos inversores norteamericanos llegaron a ofrecer 600 millones, pero a los promotores no les pareció suficiente. El Ejército de EE UU también se interesó por el aeropuerto Don Quijote, pero la venta no se produjo.

Con tanto dinero público por medio decir que el de Ciudad Real era un aeropuerto privado es poco menos que una ironía. Ha sido producto de imprevisión e irresponsabilidad de políticos y de avidez de empresarios próximos a la política. No es casualidad que, todavía hoy, el primer acreedor y accionista de la empresa (68% de las acciones) sea la propia CCM, hoy absorbida en a través de Cajastur en un conglomerado de cajas llamado Liberbank.

Más de 1.000 millones de fondos públicos en aeropuertos deficitarios

MÁS de 1.000 millones de euros de fondos públicos han ido a parar a aeropuertos deficitarios, según algunos cálculos. Sólo las compañías aéreas han recibido un total de 250 millones de euros para volar en esos aeródromos. Pero cuando se corta el grifo de las subvenciones los aeropuertos cierran.

Corresponsales de todo el mundo vienen a España. No dan crédito a lo que ven. Aeropuertos vacíos en el que sólo vuelan pájaros. Ciudad Real ha sido un caso, pero no es el único. Hay otros muchos que sobreviven de mala manera gracias a las ayudas públicas estatales, autonómicas o locales a las propias infraestructuras o a las compañías aéreas que operan en las mismas.

"En un momento de profunda crisis económica, los ciudadanos comprueban atónitos que se han dilapidado los recursos públicos de forma espectacular a costa de las compañías aéreas que son las que pagan estas infraestructuras a través de las tarifas", ha dicho a esta revista Carlos Medrano, autor del libro "Los aeropuertos en España. Un análisis crítico de su gestión".

"La mayor parte de las inversiones en aeropuertos se han llevado a cabo sin justificación aparente y de espaldas a la realidad del mercado regido por las compañías aéreas, lo cual nos ha conducido a un divorcio total entre la oferta y la demanda", concluye en su libro el que fuera presidente de Aena a finales de la década de los 90.





Aeropuertos en lista roja.- "El hecho de que se tomaran decisiones de inversión con criterios políticos o electoralistas es de una obviedad absoluta, pero la raíz del problema no está en las decisiones tomadas, sino en el hecho de que el sistema de gestión pública que está en vigor en España, da vía libre para que los políticos puedan tomar estas decisiones en muchas ocasiones sin que la demanda lo justifique", añade Medrano.

Hay 10 aeropuertos más en la lista roja. Como el de Castellón, que costó más de 150 euros y todavía no se ha inaugurado. O el de Huesca, una inversión de 40 millones de euros. Sigue abierto, pero sin vuelos comerciales. Y así unos cuantos más.

Varios ex presidentes de Aena han reconocido en infinidad de ocasiones la necesidad o conveniencia de suprimir gran parte de los pequeños aeropuertos no sólo económicamente deficitarios, sino innecesarios e inútiles.

Pero, ¿quién le pone el cascabel al gato? Evidentemente, se trata de una decisión política y pocos o ningún político tiene el coraje y la voluntad de poner freno al desmadre y pinchar la burbuja aeroportuaria.

La colegiación de los ingenieros aeronáuticos dejará de ser obligatoria

La de ingenieros aeronáuticos y aeroespaciales deja de ser una profesión colegiada, es decir, que para su ejercicio no se exige la colegiación, en virtud de la futura Ley de Colegios y Servicios Profesionales, cuyo anteproyecto fue aprobado por el Consejo de Ministros el pasado 2 de agosto.

El acceso y ejercicio de las actividades profesionales y profesiones será libre, sin más restricciones ni condiciones que las establecidas de acuerdo con lo previsto en esta ley.

Sólo podrá exigirse colegiación obligatoria para el ejercicio de una profesión titulada o algunas actividades propias de ésta cuando así se establezca mediante norma estatal con rango de ley. Asimismo solo podrá exigirse colegiación obligatoria en aquellos casos y supuestos de ejercicio en que se fundamente como instrumento eficiente de control del ejercicio profesional para la mejor defensa de los destinatarios de los servicios y en aquellas actividades en que puedan verse afectadas de manera grave y directa, materias de especial interés general, como pueden ser la protección de la salud y de la integridad física o de la seguridad personal o jurídica de las personas.

Los profesionales legalmente establecidos en cualquier Estado miembro de la Unión Europea podrán ejercer libremente en el territorio español en régimen de libre prestación sin necesidad de colegiación sin perjuicio de lo previsto en la normativa vigente en aplicación del Derecho comunitario y en particular en la relativa a reconocimiento de cualificaciones profesionales.

La disolución de los Colegios profesionales de pertenencia voluntaria se producirá por iniciativa propia del Colegio, mediante Real Decreto, si su creación fue por normativa estatal, o de acuerdo con lo previsto en la normativa autonómica aplicable, si su creación se produjo por Ley autonómica.

Transparencia.- La Administración velará por el cumplimiento de los principios de buen gobierno de las corporaciones colegiales establecidos en esta ley. Los cargos de Presidente, Decano, miembro de la Junta de Gobierno, o de cualquier otro cargo directivo en una corporación colegial ejercerán sus funciones de acuerdo con los principios de transparencia, imparcialidad, buena fe, igualdad de trato y no discriminación, diligencia, conducta honorable y responsabilidad.

Los cargos directivos de una corporación colegial ejercerán los poderes que les atribuye la normativa vigente con la finalidad exclusiva para la que les fueron otorgados, se abstendrán de intervenir en los asuntos en que concurra alguna causa que pueda afectar a su objetividad, no aceptarán para sí regalos que superen los usos habituales, sociales o de cortesía, ni favores o servicios en condiciones ventajosas ni se valdrán de su posición en la corporación colegial para obtener ventajas personales o materiales por intereses privados propios, de familiares directos, o por intereses compartidos con terceras personas.



Fachada del COIAE, en Madrid.

"El acceso y ejercicio de las actividades profesionales será libre"

Las corporaciones colegiales estarán sujetas al principio de transparencia en su gestión y en lo que respecta a sus potestades administrativas están sujetas a la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno.

Las corporaciones colegiales deberán elaborar una Memoria Anual que contenga las cuentas anuales consolidadas.

Pasa a la página siguiente

Viene de la página anterior

En el caso de organizaciones de colegiación obligatoria la memoria deberá además contener el informe resultante de la auditoría.

La Memoria Anual deberá hacerse pública a través de la página web en el primer semestre de cada año. En el caso de colegios de pertenencia obligatoria la memoria deberá, de manera simultánea a su publicación, ser enviada a la Administración competente para su análisis.

Visados.- Los Colegios de profesiones técnicas visarán los trabajos profesionales en su ámbito de competencia únicamente cuando se solicite por petición expresa de los clientes, incluidas las Administraciones Públicas cuando actúen como tales.

Asimismo el Gobierno mediante Real Decreto, previa consulta a los colegiados afectados, podrá establecer obligaciones concretas de visado colegial de acuerdo con los siguientes criterios:

- Que sea necesario por existir una relación de causalidad directa entre el trabajo profesional y la afectación a la integridad física y seguridad de las personas.
- Que se acredite que el visado es el medio de control más proporcionado.

En ningún caso, los Colegios, por sí mismos o a través de sus previsiones estatutarias, podrán imponer la obligación de visar los trabajos profesionales.

Los colegios profesionales deberán elaborar una Memoria Anual que habrá de publicarse en la web en el primer semestre de cada año

Régimen jurídico.- Los actos emanados de los Órganos de los Colegios que estén sujetos al Derecho Administrativo, una vez agotados los recursos corporativos que contra ellos procedan serán recurribles ante la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

La legitimación activa en los recursos corporativos se regirá por lo dispuesto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y la legitimación activa de los recursos contencioso-administrativos por lo dispuesto en la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

Los actos de los Órganos colegiales serán nulos de pleno derecho o anulables de conformidad con lo dispuesto por la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común.

Un impacto de más de 7.000 millones de euros

Luis de Guindos, ministro de Economía y Competitividad

La Ley de Colegios y Servicios Profesionales se enmarca dentro del Plan Nacional de Reformas y también de las Recomendaciones específicas que hizo a España la Comisión Europea. Además, forma parte de lo que es la tradición desde el punto de vista de las Recomendaciones de liberalización de la propia Comisión Europea, que empezó con la Directiva de Servicios.

Desde ese punto de vista, es una de las reformas importantes, que suele ser considerada y analizada por parte de la Comisión Europea, igual que por parte del Fondo Monetario Internacional y la OCDE. Por lo tanto, es una cuestión recomendada.

Hay gran parte de la regulación de colegios y servicios profesionales que proviene, incluso, del siglo XIX y supone una modernización de un sector que es extremadamente relevante, importante y dinamizador de la economía española.

Los servicios profesionales representan casi el 9% del PIB, el 6% del empleo total y el 30% del empleo universitario. Además, se trata de un sector intensivo en mano de obra cualificada. Su competitividad queda demostrada porque, si uno analiza la evolución de la balanza de servicios de España, siempre ha habido una partida que ha sido positiva en su saldo, que han sido los servicios turísticos. Sin embargo, lo que se ve en los últimos trimestres es que los servicios no turísticos, en los cuales hay muchísimos servicios profesionales, están teniendo una evolución claramente alcista, incluso con tasas de cre-



Luis de Guindos, ministro de Economía y Competitividad.

cimiento del 40%, lo que pone de manifiesto que en esta actividad, servicios profesionales, la economía española es competitiva y lo que se intenta es que con esta norma todavía lo sea más.

Los efectos positivos de esta norma se derivan, fundamentalmente, de la reducción de barreras, de limitaciones a la competencia, porque en España los servicios profesionales y la actividad de los propios profesionales en ocasiones producen fragmentaciones que no son adecuadas.

En el Ministerio de Economía hemos calculado que, una vez que estén adoptadas todas las medidas que se recogen en este Anteproyecto de Ley, a medio y largo plazo, el impacto en el crecimiento potencial de la economía española estará en algo más de 7.000 millones de euros. Es decir, es una medida que puede tener un impacto positivo importante.

En relación con los Colegios profesionales, la Ley lo que hace es establecer una lista de profesiones de colegiación obligatoria, que solamente podrán ser exigidas por Ley estatal. Aquí tenemos a las profesiones sanitarias: tenemos médicos, farmacéuticos, veterinarios, odontólogos, enfermeros/enfermeras, fisioterapeutas, ópticos y podólogos. También tenemos las profesiones jurídicas, como es el caso de abogados, procuradores, graduados sociales, registradores y notarios; y, también, todas aquellas profesiones técnicas en las cuales se exige un visado. Eso es, por decirlo de alguna forma, el conjunto de profesiones en las cuales la colegiación va a ser obligatoria.

“La Ley establece una lista de profesiones de colegiación obligatoria que sólo podrán ser exigidas por Ley estatal”

Los Colegios solamente podrán crearse mediante Ley a petición de los profesionales titulados, mediante una memoria justificativa que de alguna forma sustente lo que es la creación, la incorporación, de estos Colegios.

Lo fundamental, aparte de la limitación de los Colegios de colegiación obligatoria, es que se establecen normas estrictas desde el punto de vista de lo que es el gobierno corporativo y desde el punto de vista de lo que es la transparencia de los Colegios de colegiación obligatoria.

Así, por ejemplo, se establece un régimen de incompatibilidades entre los órganos de gobierno, entre las personas que cumplen órganos de gobierno, de los Colegios y cargos públicos. Se prohíbe, por ejemplo, que los familiares directos de los cargos directivos de una corporación colegial puedan ser contratados laboral y mercantilmente por parte del Colegio. Se mejora el ejercicio de la potestad disciplinaria de los Colegios: por una parte, se establece un código deontológico de cada organización colegial, que será único para todo el territorio nacional, y, por otro, se exigen órganos deontológicos y disciplinarios que sean independientes de los propios órganos de gestión del Colegio para que se le dé, efectivamente, mayor independencia a este tipo de actuaciones.

Se clarifica el régimen económico, se separan lo que son servicios obligatorios de los servicios voluntarios y se exige a los Colegios de pertenencia obligatoria ofertar un régimen de cuotas obligatorias bonificado para los profesionales en situación de desempleo.

Se establece un régimen general de remuneración de los cargos directivos de los Colegios obligatorios, que, con carácter general, no tendrán derecho a remuneración y, si se establece esta remuneración, tendrá que ser aprobada por una mayoría cualificada por parte de los colegiados.

Los Colegios de colegiación obligatoria deberán, además, ofertar un sistema de certificados profesionales y se convertirán estas entidades en entidades de certificación de profesionales acreditados. Se refuerzan, asimismo, la transparencia, estableciendo la obligatoriedad de presentación y publicidad de las cuentas, y también la necesidad de una auditoría de los Colegios de pertenencia obligatoria.

Los Colegios deberán, a su vez, facilitar el acceso a la información y se exigirá que toda la información en relación con cuotas, cuentas, etcétera, esté disponible en formato telemático. Y se refuerza, también a su vez, el funcionamiento democrático de los Consejos Generales al establecer que en la participación de los Colegios en la elección de sus órganos directivos se tendrá en cuenta el número de colegiados que tenga cada uno de los Colegios en cuestión.



Aerospace & Aviation

una visión compartida

REINO UNIDO | FRANCIA | ESPAÑA | PORTUGAL | MARRUECOS

servicios de ingeniería para el ciclo industrial del avión & el ciclo de vida del aeropuerto

www.aertecsolutions.com